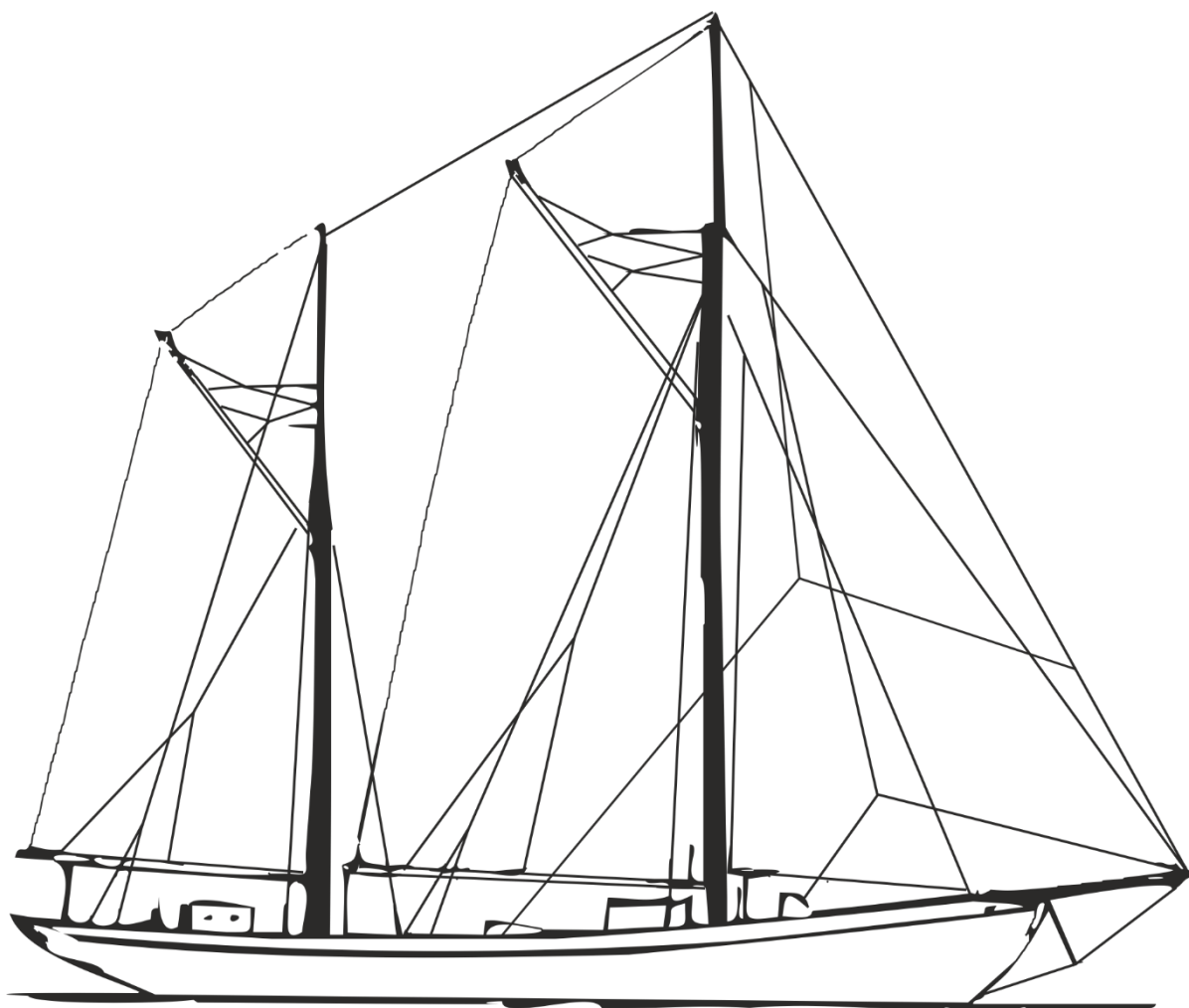


Podręcznik załoganta i oficera

STS „Generał Zaruski”



GENERAL • ZARUSKI



GDAŃSK

Wersja 15.09.2022

Spis treści

Wprowadzenie	5
Dane techniczne.....	6
Historia żaglowca	7
Regulamin.....	13
Postanowienia ogólne	13
Załoga	13
Organizacja życia na statku	14
Alarmy i zasady bezpieczeństwa	19
Obsługa statku	21
Plan ożaglowania	21
Plan olinowania	22
Plan wnętrza	23
Manewry portowe.....	24
Obsługa żagli	25
Manewry pod żaglami	32
Wodowanie i podnoszenie pontonu.....	34
Rzucanie i podnoszenie kotwicy	35
Wyposażenie nawigacyjne i komunikacyjne.....	36
Wyposażenie ratunkowe i przeciwpożarowe	37
Ceremoniał morski	39
Załączniki	41
Sygnały dźwiękowe.....	41
Światła i znaki dzieńne statków.....	43
Słowniczek skrótów stosowanych w nawigacji.....	44
Codzienne sprzątanie statku	45
Końcowe sprzątanie statku	45
Zasady komunikacji radiowej.....	46

Wprowadzenie

Niniejsze opracowanie przeznaczone jest dla załogantów oraz oficerów żaglowca „Generał Zaruski”. Stanowi zbiór najważniejszych informacji dotyczących reguł panujących na statku, zasad bezpieczeństwa oraz właściwej eksploatacji jednostki. Jest kompendium wiedzy dla każdego, kto chce nauczyć się poprawnie obsługiwać statek.

STS „Generał Zaruski” jest statkiem szkolnym. W związku z tym, wszyscy uczestnicy rejsów stanowią załogę. Biorą udział praktycznie we wszystkich pracach związanych z żeglugą – uczestniczą w wachtach nawigacyjnych oraz manewrach pod żaglami i na silniku, przygotowują posiłki, pomagają przy pracach bosmańskich, dbają o porządek na statku, pełnią wachty trapowe i kotwiczne. Wszystkie wymienione czynności przebiegają pod okiem doświadczonej i wykwalifikowanej kadry.

Z uwagi na tradycyjny charakter żaglowca, wymagający od załogi wysiłku i współpracy oraz wzajemnego szacunku i dyscypliny, „Generał Zaruski” doskonale nadaje się do celów wychowawczych oraz edukacyjnych. Dlatego oferta rejsów skierowana jest przede wszystkim do młodzieży w wieku 15-25 lat.

Pierwszy „Podręcznik użytkownika STS Generał Zaruski” powstał w 2017 roku i został opracowany przez Piotra Królaka, oficera programowego oraz kapitana „Generała Zaruskiego”. Niniejszy „Podręcznik załoganta i oficera STS Generał Zaruski” stanowi wersję rozszerzoną i uzupełnioną, którą na potrzeby szkoleniowe pierwszego rejsu dla kandydatów na oficerów, stworzył Miłosz Romaniuk. Znaczącego wsparcia w tworzeniu podręcznika udzielili Piotr Królak, a także Mirosław Bielecki.

Dane techniczne

Właściciel: Miasto Gdańsk

Armator: Gdański Ośrodek Sportu

Port macierzysty: Gdańsk

Numer na żaglu: POL 4

Sygnal wywoławczy: SPG 2276

MMSI: 261023330

Długość na linii wodnej: 19,72 m

Długość całkowita: 25,40 m

Długość maksymalna: 29,50 m

Szerokość: 5,88 m

Zanurzenie: 3,40 m

Wysokość boczna: 4,43 m

Maksymalna wysokość masztu od KLW: 25,5 m

Pojemność brutto: 88,95 GT

Powierzchnia ożaglowania: 322 m²

Liczba załogi: 25 osób (rejs pełnomorski) / 36 osób (rejs jednodniowy)

Rok budowy: 1939

Miejsce budowy: Bertil Lunds Skeeps & Yachtvarv, Ekenäs, Szwecja

Typ ożaglowania: kecz gafłowy

Napęd: 2 x Vetus-Deutz T44425 114 KM

Zbiorniki wody: 2 x 830 l + 2 x 740 l (3140 l)

Zbiorniki paliwa: 2 x 560 dm³ + rozchodowy 350 dm³

Zbiornik fekaliów: 1210 l

Historia żaglowca

Statek został zamówiony przez Ligę Morską i Kolonialną, z inicjatywy generała Mariusza Zaruskiego w 1938 roku. Miał być pierwszym z dziesięciu bliźniaczych jednostek, mających stanowić trzon przyszłej flotyli Związku Harcerstwa Polskiego. Budowa, którą nadzorował Gustaf Bernhardt, założyciel i szef Svenska Seglarskolan, rozpoczęła się w 1939 roku w stoczni Bertil Lunds Skeeps & Yachtvarv w szwedzkim mieście Ekenäs, około 11 Mm na SWbS od Kalmaru. Początkowo statek miał nosić nazwę „Generał Mariusz Zaruski”. Za wzór miał służyć szwedzki jacht „Kaparen”.



Rysunek 1 s/y Kaparen będący w służbie szwedzkiej szkoły żeglarskiej "Svenska Seglarskolan"



Rysunek 2 s/y Kaparen będący w służbie szwedzkiej szkoły żeglarskiej "Svenska Seglarskolan"

W związku z rozpoczęciem II Wojny Światowej, koszty budowy nie zostały opłacone, więc 6 lutego 1940 r. jacht został sprzedany na licytacji. Nowym właścicielem statku zostało specjalnie w tym celu powołane 25 października 1939 roku szwedzkie stowarzyszenie Colbus. W czerwcu 1940 r. kadłub został zwodowany. Wtedy rozpoczęły się prace nad ożaglowaniem i zabudową wnętrza. W październiku 1940 r. prace nad jachtem zostały zakończone. Jacht, bez zamontowanych silników, został sprzedany przez Stowarzyszenie Colbus do Svenska Seglarskolan. Kwota transakcji opiewała na 40 000 koron, a nabywca zobowiązał się do nie sprzedawania jednostki dalej przez najbliższe 5 lat. W trakcie wojny statek pod nazwą „Kryssaren” żeglował po szwedzkich wodach terytorialnych i służył członkom Svenska Seglarskolan.

Po wojnie, w 1945 roku, Szwedzi przypomnieli Polakom, że znajduje się u nich zamówiony przed wojną i splecony jacht. 17 stycznia 1946 r., statek już pod nazwą „Generał Zaruski” przyплыł na holu do Polski. Jacht, przejęty przez Ligę Morską i Rzeczną trafił do Centralnego Ośrodka Morskiego w Ustce. Już we wrześniu 1946 r. odbył się pierwszy rejs pełnomorski po Morzu Bałtyckim, którym dowodził kapitan Wiesław Wichura-Bohusiewicz.

Pod dowództwem kapitana Gabriela Grocha, w rejsie unifikacyjnym kapitanów i sterników morskich w połowie września 1946, statek odwiedził Lipawę, Sztokholm, Visby oraz Derby. W 1947 r. kapitanem jachtu został Michał Sumiński, który pełnił tę funkcję na przemian ze Zbigniewem Szymańskim. Obaj szkolili się wcześniej na „Zawiszy Czarnym”. W tym roku odbył się rejs na Gotlandię w celu sprowadzenia ze Szwecji uszkodzonego „Daru Żoliborza”, a następnie rejs do Kopenhagi oraz Świnoujścia. W tych czasach dzień zaczynał się i kończył apelem na pokładzie i śpiewaniem „*Kiedy ranne wstają zorze*” oraz „*Wszystkie nasze dzienne sprawy*”. W latach 1948-1949 statek pływał dla komunistycznej organizacji paramilitarnej „Służba Polsce”. W sierpniu 1950 r. statek zmienił nazwę na „Młoda Gwardia” i pod dowództwem kapitana Tadeusza Szpakowskiego odwiedził porty Niemieckiej Republiki Demokratycznej w celu zbliżenia młodzieży polskiej i niemieckiej. Statek stacjonował wtedy w Gdyni, stojąc przy nabrzeżu naprzeciw dzisiejszego Akwarium. Basen Jachtowy był uszkodzony, a statek nie mógł przejść przez dziurę w falochronie, jak mogły to uczynić mniejsze jachty.

W 1953 statek przejęła Liga Przyjaciół Żołnierza (w 1962 r. przemianowana na Ligę Obrony Kraju), masowa, patriotyczna organizacja społeczna, mająca na celu umocnienie więzi Narodu z Wojskiem Polskim oraz przysposobieniem ludności, a w szczególności młodzieży do obrony Kraju. Wtedy na pokładzie statku znajdował się oficer polityczny, a na apelu śpiewano „*Naprzód młodzieży świata*”. Na rejs można było się zakwalifikować poprzez macierzysty Wydział Wodny LPŻ. W tych latach Basen Jachtowy im. Zaruskiego w Gdyni był zamykany łańcuchem, żeby uniemożliwić żeglarzom ucieczkę jachtem na Zatokę Gdańską. W 1957 r. statek ponownie zmienił nazwę, tym razem na „Mariusz Zaruski”, a w czerwcu tego roku, pod dowództwem kapitana Juliusza Hebela popłynął w rejs do Narviku, razem z jachtem „Zew Morza”, którym dowodził kapitan Włodzimierz Jacewicz. 24 lipca 1957 dwa pierwsze jachty pod polską banderą przecięły krąg polarny.

W latach 1957-1972 statkiem dowodził kapitan Jan Pawłowski. W 1958 r. wyremontowano statek i zamieniono oryginalne silniki Bolinder na June Munktell (dwa silniki po 45 KM). Niedługo później, bo w 1962 r. nastąpiła kolejna zmiana silników, na mocniejsze silniki Albin Motors (75 KM). W 1969 r. przywrócono nazwę „Generał Zaruski”. W 1973 r. żaglowiec brał udział w programie wychowania i edukacji morskiej Polskiego Związku Żeglarskiego, mającego na celu zapoznanie młodzieży z morzem i gospodarką morską.

W 1975 roku, pod dowództwem kapitana Andrzeja Rościszewskiego, razem z młodzieżą z warszawskiego Pałacu Młodzieży, wypłynął w rejs na Spitsbergen. Załoga przygotowywała się do rejsu cały rok uczestnicząc w szkoleniach teoretycznych oraz w jesiennym rejsie na „Generale Zaruskim”. Statek dopłynął do Longyearbyen, odwiedził

Svalbard oraz wyspę Moffen. Ze względu na warunki lodowe, przejście przez cieśninę Hinlopen było niemożliwe. Odwiedzono jednak polską stację badawczą w Hornsundzie, a w drodze powrotnej także zatokę Herwigshamn na Wyspie Niedźwiedzia. Do tej pory była to najdłuższa wyprawa żaglowca, który w ciągu 56 dni przebył 5270 Mm. Rejs trwał od 6 lipca do 31 sierpnia 1975 r. i był rekordowy pod względem dopłynięcia tak daleko na północ.

W 1976 roku po raz kolejny wymieniono silniki, tym razem na jednostki napędowe polskiej produkcji „Rekin” o mocy 95 KM, marynizowane w Puckich Zakładach Mechanicznych. W czerwcu 1977 roku 27 geodetów popłynęło „Zaruskim” na kongres geodezyjny do Sztokholmu pod dowództwem kapitana Karola Zielińskiego. Potem klub wodny LOK w Bielsku Białej wyczarterował jacht na czas podróży po Europie Zachodniej, lecz w trakcie końcowego etapu rejsu, 27 sierpnia 1977 r., jacht wszedł na mieliznę Middel Grund pod Kopenhagą. Próby samodzielnego zejścia na głęboką wodę nie przyniosły rezultatu, więc kolejnego dnia holownik ratowniczy ściągnął żaglowiec z mielizny i zaholował go do Kopenhagi. Po wypadku stwierdzono wgniecenia i rozchylenia na części podwodnej kadłuba, ale śruby i ster nie były uszkodzone, a kadłub zachował szczelność. Koszt akcji ratunkowej wyniósł ponad 361 000 zł. Po wypadku i powrocie do kraju, w latach 1978-1982 statek przeszedł remont generalny w stoczni Nauta w Gdyni. Po raz kolejny wymieniono silniki, tym razem na jednostki Rekin o mocy 140 KM każdy.

Przez kolejne dziesięć lat (1982-1992) jachtem dowodził kapitan Zbigniew Michalski. W 1982 r. na jachcie odbył się pierwszy rejs Bractwa Żeglarskiej Szekli, z młodzieżą ze środowisk zagrożonych. W ciągu tej dekady, przez pokład przewinęło się ponad 6500 młodych ludzi. W większości była to młodzież trudna, z zakładów karnych, poprawczaków oraz sierocińców, młodzież niepełnosprawna lub uzależniona. Po dwóch czy trzech tygodniach spędzonych na pokładzie, po przeżyciu wielkiej morskiej przygody, w trakcie której znikwały różnice i uprzedzenia, a kształtowały się charaktery i umiejętność współpracy. Młodzież schodząca z żaglowca była zupełnie inna od tej, która na niego wchodziła.

W połowie lat dziewięćdziesiątych, „Generał Zaruski” został wyczarterowany przez LOK Ryszardowi Herrmannowi z Jastarni, prywatnej osobie organizującej rejsy turystyczne z młodzieżą oraz rejsy sylwestrowe. Żaglowiec był w tych czasach bardzo intensywnie eksploatowany, lecz nie był remontowany, wskutek czego, na wiosnę 2003 r. utracił klasę PRS (Polski Rejestr Statków) i został pozbawiony możliwości żeglugi. Zacumowany w Jastarni niszczał do 2005 r. Od sierpnia 2003 r. fundacja Polskie Żagle im. Gen. Zaruskiego, której statek został przekazany pod opiekę, próbowała wyremontować żaglowiec i przywrócić go do służby szkolenia żeglarskiego młodzieży. W 2005 r. Fundacja Kompania Morska przekazała do Centralnego Muzeum Morskiego w Gdańsku rysunki konstrukcyjne „Kaparena”,

odnalezione w Szwecji. W maju 2005 r. statek został przeprowadzony na slip stoczni rybackiej we Władysławowie, lecz już pod koniec 2006 roku remont generalny, będący w zasadzie odbudową statku, został przerwany, gdyż wycofał się jego główny sponsor, Poczta Polska.

15 września 2008 roku podpisano list intencyjny dotyczący przejęcia żaglowca przez Miasto Gdańsk, a 3 listopada 2008 akt notarialny, na mocy którego Gmina Miasta Gdańska zakupiła statek od Ligi Obrony Kraju za 150 000 zł. Następnie Prezydent Miasta Gdańska Paweł Adamowicz, w drodze zarządzenia nr 1903/08 z dnia 12.12.2008 r. przekazał Miejskiemu Ośrodkowi Sportu i Rekreacji w Gdańsku jacht, celem jego "rewitalizacji, administrowania i uprawiania żeglugi – pełnienia funkcji armatora". Rok później, w listopadzie 2009 r. firma Complex Jacht Sebastian Kulling z Pucka rozpoczęła odbudowę kadłuba jachtu, stojącego od kwietnia na terenie Gdańskiej Stoczni „Remontowa” SA. Prace prowadzone były przede wszystkim na podstawie dokumentacji przygotowanej przez wyłonione w przetargu biuro projektowe Ship Service Artur Karczewski oraz na podstawie sprowadzonych 15 września 2009 r. przez Fundację Kompania Morska oryginalnych rysunków i planów budowy „Generała Zaruskiego”, które odnaleziono na strychu Bertila Lunda i które zostały przekazane Miejskiemu Ośrodkowi Sportu i Rekreacji w Gdańsku. Prace renowacyjne i rekonstrukcja odbywała się z wprowadzeniem znacznych poprawek, usprawnień i modyfikacji w stosunku do oryginalnych planów oraz z uwzględnieniem naprawy wad konstrukcyjnych i problemów ze statecznością. W czerwcu 2011 r. firma Marine Works z Gdańska rozpoczęła prace nad siłownią, w listopadzie rozpoczęła się wybudowa wnętrza wraz ze wszystkimi instalacjami i wyposażeniem, a 5 grudnia odbudowany kadłub został uroczystie zwodowany w Gdańskiej Stoczni „Remontowa”. 5 lipca 2012 roku na żaglowcu zostały postawione nowe maszty, wyprodukowane przez Complex Jacht. 30 października 2012 roku, w obecności Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej Bronisława Komorowskiego, nastąpiło uroczyste podniesienie bandery. Prezydent powiedział, że „Generał Zaruski” to *„nie tylko zabytek sztuki szkatniczej, ale także skarbnica polskich tradycji morskich. Ten niewielki jacht zawiera w sobie ogromny ładunek symboliki, emocji i marzeń. To symbol naszych trudnych dziejów trwania nad Bałtykiem”*. Bandera galowa została przekazana przez Prezydenta na ręce kapitana Jerzego Jaszczuka.

Od tamtego czasu, „Generał Zaruski” żegluguje z młodzieżą i dorosłymi, realizując program wychowania morskiego oraz edukacji pozaformalnej. Na pokładzie żaglowca organizowane są przede wszystkim rejsy zatokowe i pełnomorskie, dedykowane młodzieży w wieku 15-25 lat. Realizowane są również rejsy z wolnym naborem dla wszystkich osób zainteresowanych przeżyciem morskiej przygody. STS „Generał Zaruski” jest

wykorzystywany w projektach unijnych przygotowywanych i realizowanych przez Gdański Ośrodek Sportu – armatora jachtu, we współpracy z partnerami zagranicznymi.

Pierwszy projekt współfinansowany ze środków unijnych nosił nazwę „Maritime Education and Sail Training for Young People (MAST)”. Oferta MAST skierowana była przede wszystkim do młodzieży ze środowisk zagrożonych marginalizacją i wykluczeniem społecznym, osób bez perspektyw rozwoju edukacyjnego i zawodowego. Uczestnicy rejsów nie ponosili żadnych kosztów związanych z udziałem w rejsach. Mogli natomiast rozwijać się w ramach projektu i po przejściu dodatkowych szkoleń, brać udział w kolejnych rejsach już jako młodzi instruktorzy. Dodatkowym celem realizowanych rejsów był rozwój umiejętności komunikacji w języku angielskim.

Celem drugiego projektu - „Baltic Pass – Maritime Heritage Tours” było stworzenie nowego produktu turystycznego w oparciu o wykorzystanie morskiego dziedzictwa regionu Południowego Bałtyku. W wyniku współpracy międzynarodowych środowisk związanych z morzem, tour operatorów i innych podmiotów, powstał katalog atrakcyjnych tras żeglarskich obsługiwanych przez tradycyjne żaglowce. Poszczególne propozycje tras zostały zróżnicowane pod kątem docelowych grup odbiorców, długości rejsu czy liczby odwiedzanych atrakcji. Efektem działań w ramach projektu „Baltic Pass – MHT” jest między innymi cykliczna impreza żeglarska „Poznaj Gdańskie Oldtimery”, oferująca jednodniowe rejsy zatokowe na pokładach gdańskich tradycyjnych jachtów żaglowych.

Najdłuższym, organizowanym cyklicznie, rejsiem jest kilkutygodniowa „Gdańska Szkoła pod Żaglami”, w ramach której młodzież, oprócz obowiązków żeglarskich, realizuje autorski program edukacyjny, odwiedzając najbardziej atrakcyjne rejony Europy. Na jachcie młodzież staje się załogą – poznaje zasady bezpieczeństwa, uczy się żeglarstwa, bierze aktywny udział w wachtach nawigacyjnych, pracuje z żaglami i linami, uczestniczy w zajęciach bosmańskich. Celem edukacyjnym jest ukazanie nauki jako pasjonującej dziedziny życia, zachęcanie uczestników do zdobywania wiedzy, a także rozwijanie umiejętności praktycznych przez pracę i doświadczenie. Równie istotne są aspekty wychowawcze – promocja aktywnego spędzania wolnego czasu, nauka samodzielności i współpracy, umiejętność radzenia sobie w sytuacjach stresujących oraz nauka odpowiedzialności za siebie i innych.

Dopełnieniem misji edukacyjnej gdańskiego żaglowca poza sezonem żeglarskim jest „Akademia Zaruskiego”. Obejmuje ona szereg aktywności: spotkania w szkołach, zwiedzanie żaglowca, „Ferie na Zaruskim”, warsztaty żeglarskie oraz wolontariat na rzecz statku. Zajęcia stacjonarne są bezpłatne.

Regulamin

Postanowienia ogólne

- a. Regulamin określa zasady organizacji życia i przebiegu rejsu na STS Generał Zaruski.
- b. Zapoznanie się z regulaminem i jego akceptacja jest warunkiem udziału w rejsie.
- c. Wszelkie sprawy nie określone w regulaminie rozstrzygane są w oparciu o:
 - i. przepisy Kodeksu Morskiego,
 - ii. zasady dobrej praktyki morskiej,
 - iii. zarządzenia i zalecenia kapitana statku.

Załoga

Ze względu na szkoleniowy charakter STS „Generał Zaruski”, wszyscy zaokrętowani użytkownicy żaglowca nazywani są załogą. Załoga dzieli się na stałą i szkolną.

Załoga stała

Załoga stała jest zatrudniona przez armatora statku. Stanowią ją kapitan, bosman oraz trzech oficerów wachtowych.

Kapitan – dowódca jachtu i przełożony całej załogi, jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo statku i załogi.

Bosman (oficer techniczny) – jest odpowiedzialny za właściwy stan techniczny oraz konserwację całego żaglowca, prowadzi i nadzoruje stawianie i zrzucanie żagli, manewry pod żaglami, wodowanie i podnoszenie na pokład pontonu, rzucanie i podnoszenie kotwicy oraz prace bosmańskie. W razie potrzeby powołuje wachtę bosmańską.

Oficerowie wachtowi – odpowiadają za przeszkolenie załogi w zakresie bezpieczeństwa i obsługi jachtu, pełnią wachty nawigacyjne dbając o bezpieczeństwo żeglugi, prowadzą i nadzorują manewry żeglarskie, prowadzą zajęcia edukacyjne.

Załoga szkolna

Załogę szkolną stanowią pozostali uczestnicy rejsu, podzieleni przeważnie na cztery pięcioosobowe wachty. W każdej wachcie wyznacza się starszego wachty - najbardziej doświadczonego żeglarza, który pełni funkcję zastępcy oficera wachtowego, pomaga w organizowaniu prac swojej wachty, przydziela stanowiska w trakcie wacht nawigacyjnych, kotwicznych i portowych, kieruje pracą wachty w kambuzie.

Organizacja życia na statku

a. Zaokrętowanie i wyokrętowanie

Zaokrętowanie uczestników następuje w momencie przyjęcia na statek i przekazania starszemu oficerowi stosownych dokumentów (paszportu lub dowodu osobistego) do depozytu oraz wpisania na listę załogi.

Wyokrętowanie następuje po całkowitym sklarowaniu statku i zwróceniu załodze dokumentów oddanych do depozytu przy zaokrętowaniu.

b. Szkolenie załogi

Szkolenie na STS „Generał Żaruski” można podzielić na dwie kategorie.

Pierwsza, to szkolenie w zakresie bezpieczeństwa i obsługi jachtu. Obejmuje zapoznanie się z:

- zasadami bezpieczeństwa oraz profilaktyką,
- rozkładem alarmowym, w tym:
 - alarmem opuszczenia statku (tratwy, pasy i kamizelki, EPIRB, SART, pirotechnika),
 - alarmem pożarowym (rozkład gaśnic, obsługa pompy p-poż),
 - alarmem „człowiek za burtą” (stanięcie w dryf, podanie koła ratunkowego, wyznaczenie obserwatora),
- rozmieszczeniem sprzętu ratunkowego i przeciwpożarowego,
- rozmieszczeniem wyjść awaryjnych,
- działaniem pasów ratunkowych i pneumatycznych kamizelek asekuracyjnych,
- obsługą takielunku i urządzeń pokładowych,
- rozmieszczeniem pomieszczeń oraz wyposażenia na statku,
- rozkładem wachtowym i obowiązkami w trakcie wachty.

Druga, równie ważna kategoria szkolenia, to rozwój osobisty uczestników poprzez zdobywanie wiedzy i umiejętności żeglarskich, naukę pracy w grupie, poznanie swoich atutów i słabości, rozwijanie zainteresowań i poszerzanie horyzontów myślenia.

c. Podział na wachty

Załoga bierze udział w następujących wachtach:

- wachta nawigacyjna,
- wachta kotwiczna,
- wachta kambuzowa,
- wachta portowa.

Obowiązujący rozkład wacht jest wywieszony w kabinie nawigacyjnej i mesie załogowej.

Wachta nawigacyjna

- jest odpowiedzialna za bezpieczne prowadzenie jachtu, w szczególności: sterowanie, prowadzenie nawigacji, nasłuch radiowy, obserwację wzrokową i radarową, przestrzeganie prawa drogi, noszenie odpowiednich świateł lub znaków dziennych, odbiór prognoz pogody, ostrzeżeń i komunikatów bezpieczeństwa, prowadzenie dziennika jachtowego oraz wykonywanie niezbędnych manewrów żeglarskich,
- rozpoczyna się zbiórką na pokładzie rufowym po stronie nawietrznej pięć minut przed planowym objęciem wachty,
- na wachtę załoga wychodzi ubrana odpowiednio do warunków pogodowych i w szelkach (pneumatycznych kamizelkach asekuracyjnych),
- przed rozpoczęciem wachty, oficer wachtowy udziela instrukcji, a starszy wachty przydziela stanowiska załogantom,
- objęcie i przekazanie wachty powinno nastąpić punktualnie, o godzinie zgodnej z rozkładem wacht,
- oficer kończący wachtę przekazuje oficerowi rozpoczynającemu wachtę sytuację nawigacyjną i pogodową, pozycję i kurs statku oraz polecenia kapitana,
- oficer pełniący wachtę nawigacyjną samodzielnie prowadzi statek, odpowiadając za bezpieczeństwo, prawidłową pracę żagli i dobór ożaglowania do warunków meteorologicznych lub utrzymanie zadanych obrotów silników i prędkości nad dnem, komunikację radiową z innymi statkami (i stacjami brzegowymi) oraz mijanie się z nimi zgodnie z przepisami i w bezpiecznej odległości,
- podczas pełnienia wachty nawigacyjnej można zejść pod pokład tylko za zgodą oficera wachtowego,
- w trakcie żeglugi wachta nawigacyjna wybija szklanki, wyznaczając upływ czasu,
- w trakcie wachty nawigacyjnej oficer oraz starszy wachty prowadzą szkolenia z zakresu wypełniania dziennika jachtowego oraz obsługi urządzeń nawigacyjnych,
- w godzinach 2200-0700 co godzinę wyznaczona przez oficera wachtowego osoba dokonuje obchodu wnętrza statku zwracając uwagę na wszelkie niepokojące sytuacje: dym lub nieznaną zapach, wyłączenie niepotrzebnych świateł, zabezpieczenie ruchomych przedmiotów itp.,
- kończy się po przekazaniu służby następnej wachtce, zbiórce na pokładzie rufowym po stronie nawietrznej i zwolnieniu wachty przez oficera wachtowego,
- po zakończeniu wachty nawigacyjnej oficer wachtowy upewnia się, że dziennik jachtowy jest prawidłowo wypełniony.

Wachta kotwiczna

- jest odpowiedzialna za obserwację sytuacji na morzu (kotwiczowisku) podczas postoju na kotwicy, kontrolę pozycji geograficznej i głębokości, sprawdzanie trzymania kotwicy i położenia łańcucha, kontrolę prawidłowego oświetlenia statku, nasłuch radiowy,
- jest pełniona według rozkładu wacht nawigacyjnych,
- utrzymuje porządek na pokładzie i dokonuje obchodu statku analogicznie do wachty nawigacyjnej w godzinach 2200-0700,
- wachtę wraz z oficerem wachtowym może pełnić dwóch zmieniających się co godzinę załogantów, jeśli warunki na to pozwalają.

Wachta kambuzowa

- trwa 24 godziny, a zmiana wachty następuje o godzinie 2200,
- przygotowuje i wydaje posiłki o godzinach ustalonych w planie dnia, przygotowując składniki oraz rozpoczynając prace w kambuzie odpowiednio wcześniej,
- sprząta po posiłkach i zmywa naczynia,
- dba o utrzymanie porządku w kambuzie,
- bezwzględnie przestrzega zasad higieny i bezpieczeństwa,
- wachtę kambuzową przekazują sobie starsi wachty,
- starszy wachty zdającej wachtę kambuzową jest odpowiedzialny za dopilnowanie klaru kambuza,
- starszy wachty przejmującej wachtę kambuzową sprawdza klar kambuza i przejmuje wachtę dopiero wtedy, gdy nie ma żadnych zastrzeżeń co do czystości i porządku.

Wachta portowa (trapowa)

- odpowiada za pilnowanie bezpiecznego zacumowania statku, kontrolując pracę cum, szpringów, brestów i odbijaczy,
- odpowiada za właściwy dozór nad statkiem, m.in. sprawdzając osoby wchodzące i opuszczające statek,
- utrzymuje porządek na pokładzie i dokonuje obchodu statku w godz. 2200-0700,
- wachtę portową pełnią wachty nawigacyjne,
- wachta portowa może być zwolniona z obowiązków przez kapitana, jeżeli na pokładzie znajduje się członek załogi stałej, który przejmie pełnienie wachty.

d. Rozkład dnia

Na STS „Generał Zaruski” obowiązuje następujący rozkład dnia:

0700	pobudka
0700-0730	toaleta poranna
0730	śniadanie
0800	podniesienie bandery, zbiórka na pokładzie
0830-0930	„happy hour” – sprzątanie statku
1000-1200	zajęcia programowe
1330	obiad
1630	podwieczorek
1930	kolacja
2200-0700	cisza nocna

Za przeprowadzenie pobudki oraz podniesienie bandery i sprawdzenie obecności podczas porannej zbiórki odpowiedzialny jest oficer wachty świtowej (0400-0800). Wachty ustawiają się wokół nadbudówki rufowej w taki sposób, jak przy tratwach ratunkowych w trakcie alarmu opuszczenia statku, to jest I i III wachta stają przy lewej burcie, a II i IV wachta przy prawej burcie (I i II wachta bliżej dziobu, III i IV wachta bliżej rufy). W trakcie porannej zbiórki sprawdzany jest stan osobowy oraz kondycja załogi. Kapitan informuje załogę o planach na bieżący dzień. Następnie omawiane są bieżące sprawy, związane z życiem na statku. Później, w razie potrzeby, głos zabierają oficerowie, starsi wachty i załoga. Po omówieniu wszystkich bieżących spraw, wybierając spośród członków wacht wolnych od służby (niepełniących wachty nawigacyjnej lub kambuzowej), kapitan wskazuje kierownika sprzątania statku („cleaning manager”), który koordynuje prace dwóch wacht związane z klarowaniem pomieszczeń i pokładu. W trakcie „happy hour” odkurzane są pomieszczenia pod pokładem i myte kingstony oraz prysznic. Każdy załogant klaruje swoją kaję. Dodatkowo, gdy warunki na to pozwalają, gretingi są myte mopem i wodą z płynem, a pokład również jest myty wodą. Odkurzacz oraz środki czystości znajdują się w składziku dziobowym na prawej burcie.

e. Dyscyplina i zachowanie na statku

Aby żegluga na „STS Generał Zaruski” była bezpieczna i przyjemna, każdy członek załogi szkolnej zobowiązany jest do:

- wykonywania komend i poleceń załogi stałej,
- przestrzegania zasad bezpieczeństwa opisanych w niniejszym podręczniku,
- przestrzegania zakazu spożywania alkoholu, palenia tytoniu oraz stosowania innych środków psychoaktywnych (narkotyków, używek itp.),
- oszczędzania wody słodkiej, której zasoby na statku są ograniczone,
- używania toalet zgodnie z instrukcją załogi stałej,
- utrzymywania porządku na swojej koi i w najbliższym otoczeniu, a także trzymania rzeczy osobistych w szafkach i schowkach do tego przeznaczonych,
- szanowania wyposażenia żaglowca oraz rzeczy pozostałych członków załogi.

Dodatkowo załoga szkolna powinna stosować się do następujących zasad:

- kabina nawigacyjna przeznaczona jest wyłącznie dla załogi stałej oraz członka załogi szkolnej pełniącego funkcję asystenta nawigacyjnego podczas żeglugi,
- załoga szkolna może korzystać wyłącznie z toalet dziobowych,
- zabrania się wynoszenia na pokład naczyń i jedzenia,
- każdy sprząta po sobie na bieżąco (zmywa po sobie naczynia, których używał np. w trakcie nocnej wachty, czyści kingston po skorzystaniu z niego, wymienia pełne woreczki na papier toaletowy nie czekając, aż wysypie się z nich zawartość itp.),
- nie zostawiać nie zasztauowanych rzeczy na wierzchu (np. naczyń w kambuzie),
- zabrania się stania w zejściówkach i pozostałych ciągach komunikacyjnych na statku,
- zakazuje się wyrzucania śmieci za burtę, zarówno w porcie, jak i podczas żeglugi,
- w trakcie żeglugi zaleca się załodze szkolnej korzystanie z zejściówki na śródokręciu,
- należy unikać hałasowania (zostawiania otwartych i niezablokowanych drzwi lub drzwiczek do szafek, uderzania karabińczykami od wąsów o elementy statku, trzaskania drzwiami lub pokrywami od bakist, skakania po pokładzie, pukania w nadbudówki itp.) aby nie przeszkadzać w odpoczynku osobom wolnym od wachty,
- przy objawach choroby morskiej należy wymiotować za burtę po stronie zawietrznej używając pneumatycznych kamizelek asekuracyjnych; nie należy używać do tego celu umywalek i toalet.

Statek na czas rejsu staje się dla załogi szkolnej domem w taki sposób, w jaki jest domem dla załogi stałej przez cały czas. Należy o niego dbać co najmniej tak, jak o swój własny dom.

Alarmy i zasady bezpieczeństwa

Ustala się następujące sygnały alarmowe:

Alarm ogólny (opuszczenia statku, człowiek za burtą, wodny)	●●●●●● —
Alarm pożarowy	●● —

Alarmy są ogłaszane także głosowo, przez rozgłośnięcie.

Alarm opuszczenia statku

Alarm ten jest ogłaszany przez kapitana statku lub osobę przez niego wyznaczoną. Cała załoga ubrana jak najcieplej i wyposażona w pasy ratunkowe (zakładane dopiero na pokładzie), możliwie najszybciej wychodzi na pokład i ustawia się przy tratwach ratunkowych (I i III wachta z lewej strony nadbudówki kambuzowej, a II i IV wachta z prawej strony). Decyzję opuszczenia statku podejmuje kapitan.

Alarm pożarowy

Osoba, która pierwsza zauważy ogień lub wyczuje dym, podnosi alarm okrzykiem „POŻAR”, określając jego miejsce (np. „pożar w mesie załogowej”).

Następnie niezwłocznie przystępuje do gaszenia pożaru wykorzystując środki przeciwpożarowe znajdujące się najbliżej. Należy możliwie najszybciej zawiadomić członka załogi stałej, który ogłosi alarm pożarowy. Po usłyszeniu alarmu, cała załoga w pasach ratunkowych ustawia się na pokładzie przy tratwach ratunkowych.

Alarm „człowiek za burtą”

Załogant, który pierwszy zauważy człowieka za burtą, podnosi alarm okrzykiem „CZŁOWIEK ZA BURTA”, wrzuca najbliższe koło ratunkowe do wody, a następnie melduje namiar i odległość oraz wskazuje ręką obserwowanego człowieka. Oficer stawia statek w dryf, uruchamiane są silniki, a dowodzenie akcją przejmuje kapitan.

Zasady bezpieczeństwa

- po zaokrętowaniu załoga musi przejść szkolenie obejmujące zapoznanie się z rozkładem alarmowym, instrukcją przeciwpożarową, rozmieszczeniem sprzętu ratunkowego i przeciwpożarowego, rozmieszczeniem wyjść awaryjnych, a także dopasowanie i sprawdzenie pneumatycznych kamizelek asekuracyjnych oraz sprawdzenie pasów ratunkowych,
- na pokładzie należy poruszać się ostrożnie, po stronie nawietrznej, nie biegać, nie skakać, nie chodzić boso ani w klapkach,
- poruszając się po statku w czasie żeglugi należy trzymać się jego stałych elementów (np. handrelingów) zgodnie z zasadą „jedna ręka dla jachtu, druga ręka dla siebie”,
- wszelkie drzwi na statku powinny być albo całkowicie otwarte i zablokowane albo całkowicie zamknięte. Pozwoli to uniknąć uderzenia drzwiami czy przytrzaśnięcia palców przy kołysaniu na fali,
- wejście na bukszpryt i maszty jest dozwolone wyłącznie za zgodą członka załogi stałej, po wcześniejszym przeszkoleniu i z użyciem pneumatycznej kamizelki asekuracyjnej,
- przed odknagowaniem jakiegokolwiek liny należy upewnić się do czego ona służy,
- nie wolno manipulować żadnym urządzeniem mechanicznym lub elektrycznym bez zgody członka załogi stałej i wcześniejszego przeszkolenia,
- przy manewrach podchodzenia i odchodzenia od nabrzeża wychodzenie na brzeg jest dozwolone jedynie na polecenie członka załogi stałej. Osoby nie uczestniczące w manewrach stoją jak najbliżej diametralnej statku (w osi masztów), aby nie ograniczać widoczności osobom prowadzącym manewry,
- długie włosy powinny być spięte lub schowane pod czapkę, zaleca się też zdjęcie wisiorków, pierścionków, kolczyków i innych ozdób mogących spowodować zranienie podczas pracy,
- należy zasztauować (zamocować) wszelkie przedmioty mogące niespodziewanie wypaść podczas żeglugi; dotyczy to szczególnie wyposażenia kambuza,
- pod pokładem nie wolno używać jakiegokolwiek źródła ognia,
- na statek wchodzi się i wychodzi jedynie przez trap lub w miejscu wyznaczonym przez załogę stałą.

Obsługa statku

Plan ożaglowania

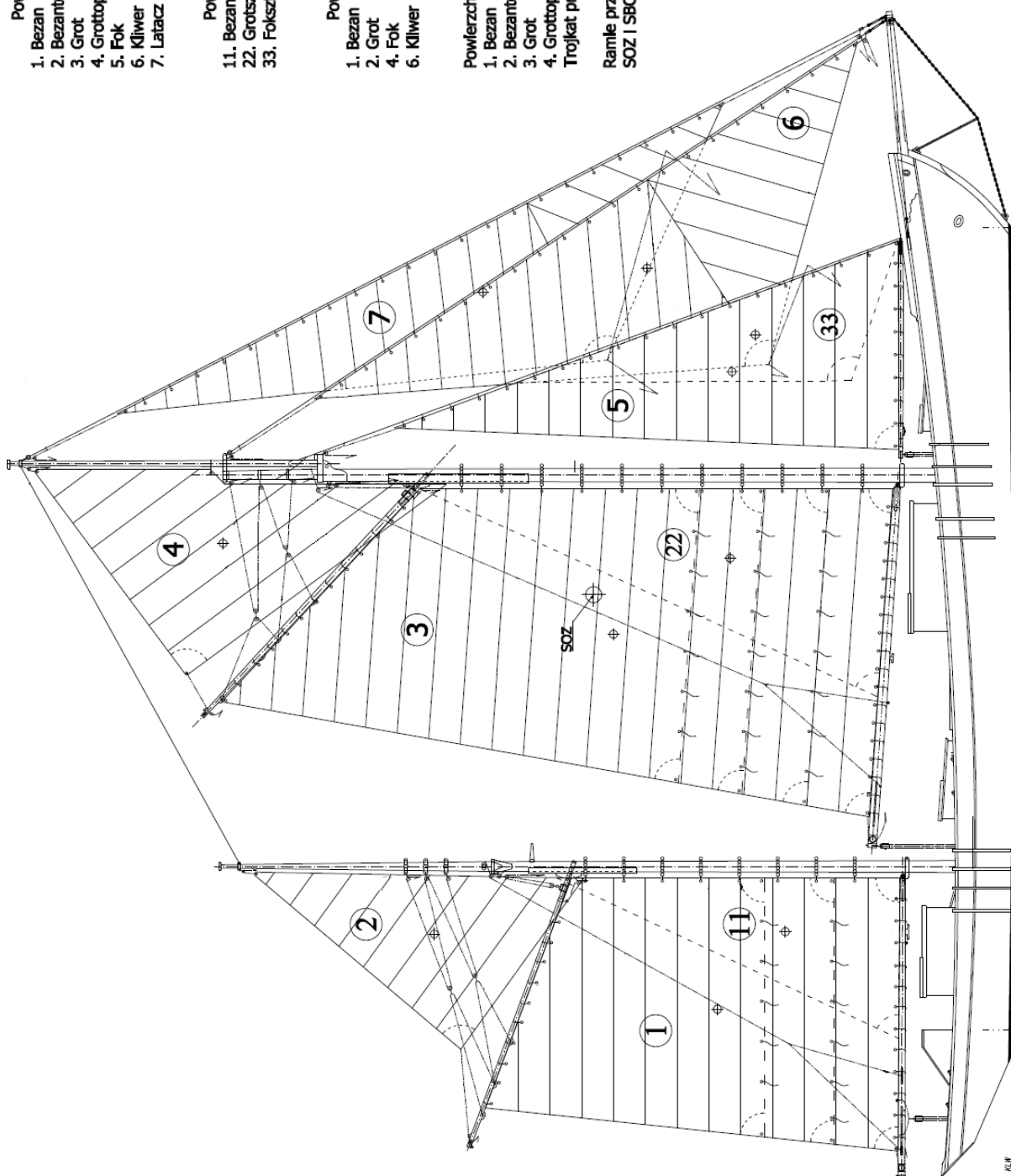
Powierzchnia żagli podstawowych	
1. Bezan	58,5m ²
2. Bezahtopseł	17,9m ²
3. Grot	98,2m ²
4. Grottopseł	25,5m ²
5. Fok	32,7m ²
6. Kilwer	44,6m ²
7. Latacz	37,4m ²
Razem:	314,8m²

Powierzchnia żagli sztormowych	
11. Bezahtsztorm	17,1m ²
22. Grotosztorm	30,6m ²
33. Fokosztorm	14,5m ²
Razem:	62,2m²

Powierzchnia żagli skroconych	
1. Bezan	41,0m ²
2. Grot	73,4m ²
4. Fok	32,7m ²
6. Kilwer	44,6m ²
Razem:	179,8m²

Powierzchnia ożaglowania klasyfikacyjnego	
1. Bezan	58,5m ²
2. Bezahtopseł	17,9m ²
3. Grot	98,2m ²
4. Grottopseł	25,5m ²
Trojkat przedni	122,0 m ²
Razem:	322,1m²

Ramle przechyłajace, jako odleglosc pomiedzy SOZ i SBO 12,7 m



Manewry portowe

Po ogłoszeniu alarmu manewrowego cała załoga wychodzi na pokład sprawnie, odpowiednio ubrana i udaje się na stanowiska manewrowe. W trakcie manewrów portowych ustala się następujący podział stanowisk i pracy:

- Dziób: bosman oraz oficer wachtowy z I wachtą odpowiadają za cumy i szpringi dziobowe. Cummy i szpringi dziobowe są umieszczone w skrzyni przy kambuzie na lewej burcie.
- Śródkręcie: oficer wachtowy z II i III wachtą odpowiadają za chronienie burty za pomocą odbijaczy, obsługę cumy ze śródkręcia (holendra), wodowanie pontonu i przygotowanie trapu. Odbijacze są umieszczone w achterpiku, a odbijacz manewrowy jest umieszczony pod pontonem. Trap jest umieszczony na dachu kambuza, po lewej stronie. Cumy używana ze śródkręcia jest innego koloru i jest umieszczona w skrzyni przy kambuzie na prawej burcie.
- Rufa: oficer wachtowy z IV wachtą odpowiadają za cumy i szpringi rufowe. Cummy i szpringi rufowe umieszczone są w achterpiku.

Członkowie załogi szkolnej pozostają do dyspozycji załogi stałej, pomagając między innymi w wybieraniu cum, obsługiwaniu odbijaczy, wystawianiu trapu, wodowaniu pontonu itp. Osoby nie biorące bezpośredniego udziału w manewrach powinny stać jak najbliżej diametralnej jachtu (w osi masztów), tak żeby nie ograniczać pola widzenia załodzi stałej i prowadzącym manewry.

W trakcie podejścia burtą do kei, jeżeli kapitan nie zadecyduje inaczej, osoba obsługująca duży odbijacz manewrowy znajduje się na dziobie, a osoba obsługująca drugi, mniejszy odbijacz manewrowy znajduje się na rufie.

Po podaniu cum na keję, jeżeli kapitan nie zadecyduje inaczej, należy zebrać ich luz w taki sposób, aby nie moczyły się w wodzie, ale również, żeby nie pracowały trzymając statek.

Manewry kończą się, gdy statek stoi bezpiecznie zacumowany, a kapitan zarządzi odbiór alarmu manewrowego wydając komendę „Tak stoimy”.

Obsługa żagli

Żagle stawia się i zrzuca pracując po stronie nawietrznej. Wybieranie i luzowanie lin odbywa się na polecenie kapitana, bosmana, oficera lub innej, jasno określonej osoby dowodzącej danym żaglem. Wszystkie liny należy wybierać lub luzować w taki sposób, aby pracowały one przez nagiel lub knagę. Po zakończeniu pracy daną liną należy ją sklarować, buchtując zgodnie z kierunkiem ruchu wskazówek zegara, a następnie wieszając na naglu lub knadze. Liny krótkie wieszane są na dolnych nagielbankach, a liny długie wieszane są na górnych nagielbankach. Dodatkowe talie, używane m.in. jako obciążacze bomów lub odciaży do szotów balonfoka są umieszczone w skrzyni przy kambuzie na prawej burcie. Po ogłoszeniu alarmu do żagli załoga wychodzi na pokład bez zbędnej zwłoki, ubrana odpowiednio do warunków pogodowych.

Sztaksle przednie (kliwry)

Latacz – stawianie:

1. przenieść żagiel na stronę zawietrzną
2. rozwiązać sejzingi (krawaty) i powiesić je na drablince grotmasztu
3. wyluzować zawietrzny szot (śródkręcie) (1 osoba do jego kontroli)
4. przygotować fał do wybierania (lewa burta na wysokości grotmasztu)
5. przygotować kontrafał i hals do luzowania (lewa burta przy dziobie)
6. wybierać fał (2 osoby), luzować kontrafał i hals (1 osoba)
7. gdy róg fałowy latacza zbliża się do topu masztu obłożyć hals
8. wypompować i obłożyć fał
9. wybrać luz i obłożyć kontrafał
10. wybrać i obłożyć zawietrzny szot trzymując żagiel do pracy (min. 2 osoby)
11. sklarować liny

Latacz – zrzucanie:

1. przygotować fał do luzowania (1 osoba)
2. przygotować kontrafał i hals do wybierania (2 osoby)
3. przygotować zawietrzny szot do luzowania (1 osoba)
4. luzować zawietrzny szot w taki sposób, by żagiel nie łopotał
5. luzować fał i wybierać hals i kontrafał
6. wybrać i obłożyć hals i kontrafał
7. wybrać luz i obłożyć fał
8. wybrać szoty
9. sklarować żagiel sejzingami i zbuchtować liny

Kliwer – stawianie:

1. rozwiązać sejzingi (krawaty) i powiesić je na drablince grotmasztu
2. wyluzować zawietrzny szot (1 osoba do jego kontroli)
3. przygotować fał do wybierania (prawa burta na wysokości grotmasztu)
4. przygotować kontrafał do luzowania (prawa burta przy dziobie)
5. wybierać fał (2 osoby), luzować kontrafał (1 osoba)
6. wypompować i obłożyć fał
7. wybrać luz i obłożyć kontrafał
8. wybrać i obłożyć zawietrzny szot trzymając żagiel do pracy (min. 2 osoby)
9. sklarować liny

Kliwer – zrzucanie:

1. przygotować fał do luzowania (1 osoba)
2. przygotować kontrafał do wybierania (2 osoby)
3. przygotować zawietrzny szot do luzowania (1 osoba)
4. luzować zawietrzny szot w taki sposób, by żagiel nie łopotał
5. luzować fał i wybierać kontrafał
6. wybrać i obłożyć kontrafał
7. wybrać luz i obłożyć fał
8. wybrać szoty
9. sklarować żagiel sejzingami i zbuchtować liny

Fok – stawianie:

1. rozwiązać sejzingi (krawaty) i powiesić je na drablince grotmasztu
2. przygotować fał do wybierania (prawa burta na wysokości grotmasztu)
3. odpiąć stropik trzymający róg fałowy przy pięcie bomu foka
4. wyluzować i kontrolować szot (na bomie) (1 osoba)
5. wybierać fał (2 osoby)
6. wypompować i obłożyć fał
7. wyluzować topenantę w taki sposób, aby bom wisiał na żaglu
8. wybrać i obłożyć szot trzymając żagiel do pracy (min. 2 osoby)
9. sklarować liny

Fok – zrzucanie:

1. przygotować fał do luzowania (1 osoba)
2. przygotować szot do luzowania (1 osoba)
3. wybrać topenantę w taki sposób, aby bom nie wisiał na żaglu
4. wyluzować i kontrolować szot (na bomie)
5. luzować fał
6. wybrać i obłożyć szot
7. przypiąć stropik trzymający róg fałowy przy pięcie bomu foka
8. wybrać luz i obłożyć fał
9. sklarować żagiel sejzingami i sklarować liny

W trakcie stawiania i zrzucania foka należy uważać, by żaden członek załogi nie znajdował się w zasięgu pracy bomu.

Grot – stawianie:

1. upewnić się, że nawietrzne baksztagi są wybrane
2. wyluzować zawietrzne baksztagi, zabezpieczyć bloki i haki, przywiązać talie do sztormrelingu
3. rozwiązać sejzingi (krawaty) i powiesić je na drablince grotmasztu
4. przygotować szoty grottopsla do luzowania (nagielbank przy grotmaszcie) (1 osoba)
5. przygotować pikfał i gardafał do wybierania od strony nawietrznej (nagielbank na burcie) (min. po 2 osoby)
6. wyluzować i kontrolować szot (śródkręcie, po lewej stronie) (1 osoba)
7. wybierać pikfał i gardafał w taki sposób, aby gafel był ustawiony poziomo (równolegle do pokładu)
8. luzować szoty grottopsla
9. wypompować i obłożyć gardafał
10. wypompować i obłożyć pikfał
11. wybrać i obłożyć szot trzymając żagiel do pracy
12. wybrać luz i obłożyć szoty grottopsla
13. wyluzować zawietrzną dirkę w taki sposób, aby żagiel się o nią nie opierał
14. sklarować liny

Grot – zrzucanie:

1. przygotować pikfał i gardafał do luzowania (po 1 osobie)
2. wybrać zawietrzną dirkę
3. przygotować szoty grottopsla do wybierania (1 osoba)
4. wyluzować i kontrolować szot (śródookręcie, po lewej stronie)
5. luzować pikfał i gardafał w taki sposób, aby gafel nie zmienił swojej pozycji (garda gafla musi być niżej niż pik)
6. wybierać luz szotów topsla
7. gdy garda gafla zbliży się do pięty bomu obłożyć gardafał bez luzu
8. luzować pikfał do momentu ustawienia gafla równolegle do bomu, a następnie obłożyć
9. wybrać i obłożyć szot
10. wybrać i obłożyć zawietrzne baksztagi
11. sklarować żagiel sejingami w taki sposób, aby sejingi okalały jedynie gafel i żagiel
12. zbuchtować liny

Bezan – stawianie:

1. upewnić się, że nawietrzny baksztag jest wybrany
2. wyluzować zawietrzny baksztag, zabezpieczyć blok i hak, przywiązać talię do sztormrelingu
3. rozwiązać sejingi (krawaty) i powiesić je na drablinie bezanmasztu
4. przygotować szoty bezantopsla do luzowania (nagielbank przy bezanmaszcie) (1 osoba)
5. przygotować pikfał i gardafał do wybierania od strony nawietrznej (nagielbank na burcie) (min. po 2 osoby)
6. wyluzować i kontrolować szot (rufa, na burcie nawietrznej) (1 osoba)
7. wybierać pikfał i gardafał w taki sposób, aby gafel był ustawiony poziomo (równolegle do pokładu)
8. luzować szoty bezantopsla oraz flaglinę
9. wypompować i obłożyć gardafał
10. wypompować i obłożyć pikfał
11. wybrać i obłożyć szot trzymując żagiel do pracy
12. wybrać luz i obłożyć szoty bezantopsla
13. wyluzować zawietrzną dirkę w taki sposób, aby żagiel się o nią nie opierał
14. sklarować liny

Bezan – zrzucanie:

1. przygotować pikfał i gardafał do luzowania (po 1 osobie)
2. wybrać zawietrzną dirkę
3. przygotować szoty bezantopsła do wybierania (1 osoba)
4. wyluzować i kontrolować szot (rufa, na burcie nawietrznej)
5. luzować pikfał i gardafał w taki sposób, aby gafel nie zmienił swojej pozycji (garda gafla musi być niżej niż pik)
6. wybierać luz szotów topsła oraz flaglinki
7. gdy garda gafla zbliży się do pięty bomu obłożyć gardafał bez luzu
8. luzować pikfał do momentu ustawienia gafla równoległe do bomu, a następnie obłożyć
9. wybrać i obłożyć szot
10. wybrać i obłożyć zawietrzny baksztag
11. sklarować żagiel sejingami w taki sposób, aby sejingi okalały jedynie gafel i żagiel
12. sklarować liny

Topsle to żagle stawiane między masztem, a gaflem postawionego żagla. Najlepiej pracują na słabych, pełnych wiatrach, tj. do 15 węzłów wiatru rzeczywistego, w zakresie 70°-150° wiatru pozornego.

Topsle – stawianie:

1. wyjąć worek z żaglem z achterpiku, a następnie wyjąć żagiel z worka i rozłożyć na pokładzie
2. zamocować fał, hak (do dolnej remizki) i szot do odpowiedniego rogu żagla (hals jest przymocowany na stałe do żagla) po zawietrznej stronie grota/bezana
3. sprawdzić, czy fał, hak i szot są odpowiednio poprowadzone (nie są skręcone z inną liną)
4. na czas stawiania topsła wybrać szoty grota/bezana
5. wybierać fał i hak, wybierać luz szota (po 1 osobie)
6. gdy róg fałowy topsła zbliża się do topu masztu obłożyć hals
7. wypompować i obłożyć fał i hak, a następnie wypompować i obłożyć szot
8. wyluzować szoty grota/bezana trzymając żagiel do pracy
9. sklarować liny, schować worek do achterpiku

Topsle – zrzucanie:

1. na czas zrzucania topsla wybrać szoty grota/bezana
2. przygotować fał, hak i szot do luzowania (po 1 osobie)
3. luzować fał, hak i szot
4. wybierać hals
5. odwiązać fał, hak i szot od rogów żagla, pozostawiając przywiązany hals
6. wyluzować szoty grota/bezana trzymując żagiel do pracy
7. sklarować żagiel razem z halsem i schować do worka, a worek schować do achterpiku
8. sklarować liny

Apsel to żagiel stawiany między grotmasztem, a bezanmasztem. Najlepiej pracuje na słabych, pełnych wiatrach, tj. do 15 węzłów wiatru rzeczywistego, w zakresie 70°-150° wiatru pozornego.

Apsel – stawianie:

1. wyjąć worek z żaglem z achterpiku, a następnie wyjąć żagiel z worka i rozłożyć na pokładzie
2. zamocować róg fałowy żagla do niepracującego haka bezantopsła
3. zamocować hals na burcie nawietrznej na wysokości wejścia do kambuza
4. wybrać fał (hak), luzując hals w taki sposób, aby pod żaglem dało się przejść
5. przymocować szot na dolnym, zawietrznym nagielbanku, na wysokości bezanmasztu
6. schować worek do achterpiku

Apsel – zrzucanie:

1. luzować szot i fał (hak bezantopsła) zbierając żagiel po liku przednim
2. odwiązać fał (hak bezantopsła)
3. sklarować żagiel razem z halsem i szotem, schować do worka, a worek schować do achterpiku
4. sklarować liny

Balonfoka stawia się na fale latacza. Przed stawianiem balonfoka latacz musi zostać zrzucony. Żagiel najlepiej pracuje na słabych, pełnych wiatrach, tj. do 10 węzłów wiatru rzeczywistego, w zakresie 80°-120° wiatru pozornego. Stawianie oraz zrzucanie balonfoka jest najprostsze, gdy jest zasłonięty grotom, grottopsem oraz kliwrem (którego po postawieniu balonfoka można zrzucić, a przed zrzucaniem balonfoka postawić).

Balonfok – stawianie:

1. wyjąć worek z żaglem z achterpiku i położyć na fordeku, blisko burty, przed wantami grotmasztu
2. przypiąć hals do rogu halsowego
3. szot przenieść za wantami grotmasztu na śródokręcie i przełożyć przez pustą podwiesz wantową bezanmasztu
4. przepiąć fał latacza do rogu fałowego balonfoka
5. odpaść do pełnego baksztagu, aby stawiany żagiel był schowany za grotem i grottopslem
6. wybierać fał wyciągając balonfok z worka
7. wybierać hals i szot do całkowitego wyjęcia żagla z worka
8. położyć statek na zadany kurs i wytrzymać żagiel szotem i halsem
9. schować worek do achterpiku

Balonfok – zrzucanie:

1. wyjąć worek z achterpiku i położyć na fordeku, blisko burty, przed wantami grotmasztu
2. wybrać szot balonfoka tak, aby maksymalnie wypłaszczyć żagiel
3. ustawić załogę wzdłuż burty (min. 4 osoby plus osoba pakująca do worka)
4. luzować fał i ściągać żagiel po liku dolnym na pokład i do worka
5. luzować hals i szot w końcowej fazie zrzucania balonfoka, aby dało się schować żagiel do worka
6. pozostawić róg halsowy i szotowy na wierzchu przypięte na rzepy do worka
7. sklarować szot i włożyć do worka
8. nakryć żagiel rogiem fałowym
9. przepiąć fał do rogu fałowego latacza
10. zamknąć worek i schować do achterpiku
11. sklarować liny

Grot i bezan – refowanie:

1. założyć refhals z sejzingu, mocując róg halsowy żagla przez refremizkę do piąty bomu
2. wyluzować szkentlę, odwiązać zabezpieczenie haków
3. przełożyć haki na refremizkę rogu szotowego żagla
4. zawiązać zabezpieczenie haków, wybrać szkentlę
5. przywiązać róg szotowy żagla dodatkowym sejzingiem do bomu
6. sklarować zrefowaną część żagla i związać refsejzingami

Manewry pod żaglami

W zależności od rodzaju manewru, warunków pogodowych oraz poziomu wyszkolenia załogi, manewry pod żaglami wykonuje się całą załogą lub jej częścią. Zazwyczaj prace przy żaglach towarzyszące ostrzeniu/odpadaniu podczas zmiany kursu lub zmiany kierunku wiatru, wykonuje samodzielnie wachta nawigacyjna. Zwroty pod pełnymi żaglami zwykle wykonuje cała załoga lub co najmniej dwie wachty.

Zwrot przez sztag

Jeżeli są postawione topsle, a nie będzie w najbliższym czasie wykonywany kolejny zwrot przez sztag, należy je zrzucić i przygotować do postawienia po drugiej stronie, po wykonaniu zwrotu.

Na komendę „przygotować się do zwrotu przez sztag” należy:

1. przygotować szoty zawietrzne kliwrów do luzowania
2. przygotować szoty nawietrzne kliwrów do wybierania
3. przygotować szoty grota i bezana do wybierania
4. przygotować zawietrzne baksztagi do wybierania
5. przygotować nawietrzne baksztagi do luzowania

W trakcie zwrotu należy:

1. wybierać szoty bezana, a następnie wybrać i obłożyć zawietrzny baksztag
2. wybierać szoty grota, a następnie wybrać i obłożyć zawietrzne baksztagi
3. w chwili zbliżania się do linii wiatru wyluzować szoty kliwrów
4. po przejściu linii wiatru wybrać zawietrzne szoty kliwrów
5. wyluzować zawietrzne baksztagi, a następnie wyluzować i obłożyć szot grota trzymając żagiel do pracy
6. wybrać nawietrzną dirkę grota, a następnie wyluzować dirkę zawietrzną
7. wyluzować zawietrzny baksztag, a następnie wyluzować i obłożyć szot bezana trzymając żagiel do pracy
8. wybrać nawietrzną dirkę bezana, a następnie wyluzować dirkę zawietrzną
9. sklarować liny

Zwrot przez rufę

Jeżeli są postawione topsle, a nie będzie w najbliższym czasie wykonywany kolejny zwrot przez rufę, należy je zrzucić i przygotować do postawienia po drugiej stronie, po wykonaniu zwrotu.

Na komendę „przygotować się do zwrotu przez rufę” należy:

1. przygotować szoty zawietrzne kliwrów do luzowania
2. przygotować szoty nawietrzne kliwrów do wybierania
3. zdjąć kontraszoty (jeżeli są założone)
4. przygotować szoty grota i bezana do wybierania
5. przygotować zawietrzne baksztagi do wybierania
6. przygotować nawietrzne baksztagi do luzowania

W trakcie zwrotu należy:

1. wybrać szoty bezana, a następnie wybrać i obłożyć zawietrzny baksztag
2. wybrać szoty grota, a następnie wybrać i obłożyć zawietrzne baksztagi
3. wybrać szoty foka
4. po przejściu linii wiatru wybrać zawietrzne szoty kliwrów
5. wyluzować zawietrzne baksztagi, a następnie wyluzować i obłożyć szot grota trzymając żagiel do pracy
6. wybrać nawietrzną dirkę grota, a następnie wyluzować dirkę zawietrzną
7. wyluzować zawietrzny baksztag, a następnie wyluzować i obłożyć szot bezana trzymając żagiel do pracy
8. wybrać nawietrzną dirkę bezana, a następnie wyluzować dirkę zawietrzną
9. założyć kontraszoty
10. sklarować liny

Wodowanie i podnoszenie pontonu

Wodowanie i podnoszenie pontonu odbywa się z prawej burty, na statku postawionym w dryf lub posiadającym niewielką prędkość, bez załogi ani innych rzeczy w środku. Sternik pontonu zabiera ze sobą radiotelefon VHF, przypina do siebie zrywkę oraz zakłada pneumatyczną kamizelkę asekuracyjną.

Aby zwodować ponton należy:

1. zdjąć plandekę z pontonu
2. odwiązać sejzingi zabezpieczające ponton na jego dziobie i rufie
3. odpiąć pasy poprzeczne trzymające ponton w łożu
4. usunąć ze środka pontonu rower oraz wózek na zakupy
5. sprawdzić czy w zbiorniku jest paliwo oraz czy otwór w pawęży jest zatkany korkiem
6. załączyć bezpiecznik na siedzeniu i podnieść silnik
7. wyjąć spod pontonu żurawik i zamocować go w łożu na burcie (min. 2 osoby)
8. przygotować drabinkę (skrzynia przed nawigacyjną) na prawej burcie
9. przypiąć talię żurawika do pasów w pontonie
10. wybierać talię na kabestanie przy pomocy korby aż zejda się bloki
11. kontrolując za pomocą cumy dziobowej i rufowej pozycję pontonu obrócić żurawik tak, aby ponton znalazł się nad wodą (dziób musi wejść pod bom grota)
12. opuścić ponton na wodę
13. przywiązać ponton cumami i odpiąć talię żurawika od pasów w pontonie

Aby podnieść ponton należy:

1. przypiąć talię żurawika do pasów w pontonie
2. podnieść silnik
3. wybierać talię na kabestanie przy pomocy korby aż zejda się bloki
4. kontrolując za pomocą cumy dziobowej i rufowej pozycję pontonu obrócić żurawik tak, aby ponton znalazł się nad łożem (dziób musi wejść pod bom grota)
5. powoli opuścić ponton na łożo
6. wyjąć żurawik z łoża i ułożyć go pod pontonem
7. zabezpieczyć ponton przypinając go do łoża, a następnie przywiązując sejzingi mocujące dziób i rufę pontonu do pokładu
8. opuścić silnik
9. włożyć do pontonu rower i wózek na zakupy
10. założyć plandekę

Rzucanie i podnoszenie kotwicy

Rzucanie kotwicy

1. zdjąć pokrowiec z windy kotwicznej
2. wyjąć z forpiku handszpaki i młotek
3. wyjąć zawleczkę i rozkoplować (wysprzęglić) windę kotwiczną
4. rozwiązać krawaty mocujące kotwicę do nadburcia
5. założyć poprzeczkę kotwicy
6. przygotować linę pomocniczą z bojką (przywiązaną do kotwicy)
7. przymocować fał kliwra do ucha liny pomocniczej
8. podwiesić kotwicę pod kotbelką w pozycji gotowej do zrzucenia
9. sprawdzić ułożenie łańcucha w komorze kotwicznej
10. zdjąć łapy zabezpieczające łańcuch i odwiązać fał kliwra od liny pomocniczej
11. odbezpieczyć zapadkę (klin) orzecha windy kotwicznej
12. odbezpieczyć hak trzymający łańcuch do kotbelki uderzając młotkiem
13. wydać odpowiednią długość łańcucha regulując prędkość hamulcem
14. sprawdzić trzymanie kotwicy
15. zabezpieczyć zapadką (klinem) orzecha windy kotwicznej
16. powiesić na fale foka znak dzienny (kula) lub światło kotwiczne

Podnoszenie kotwicy

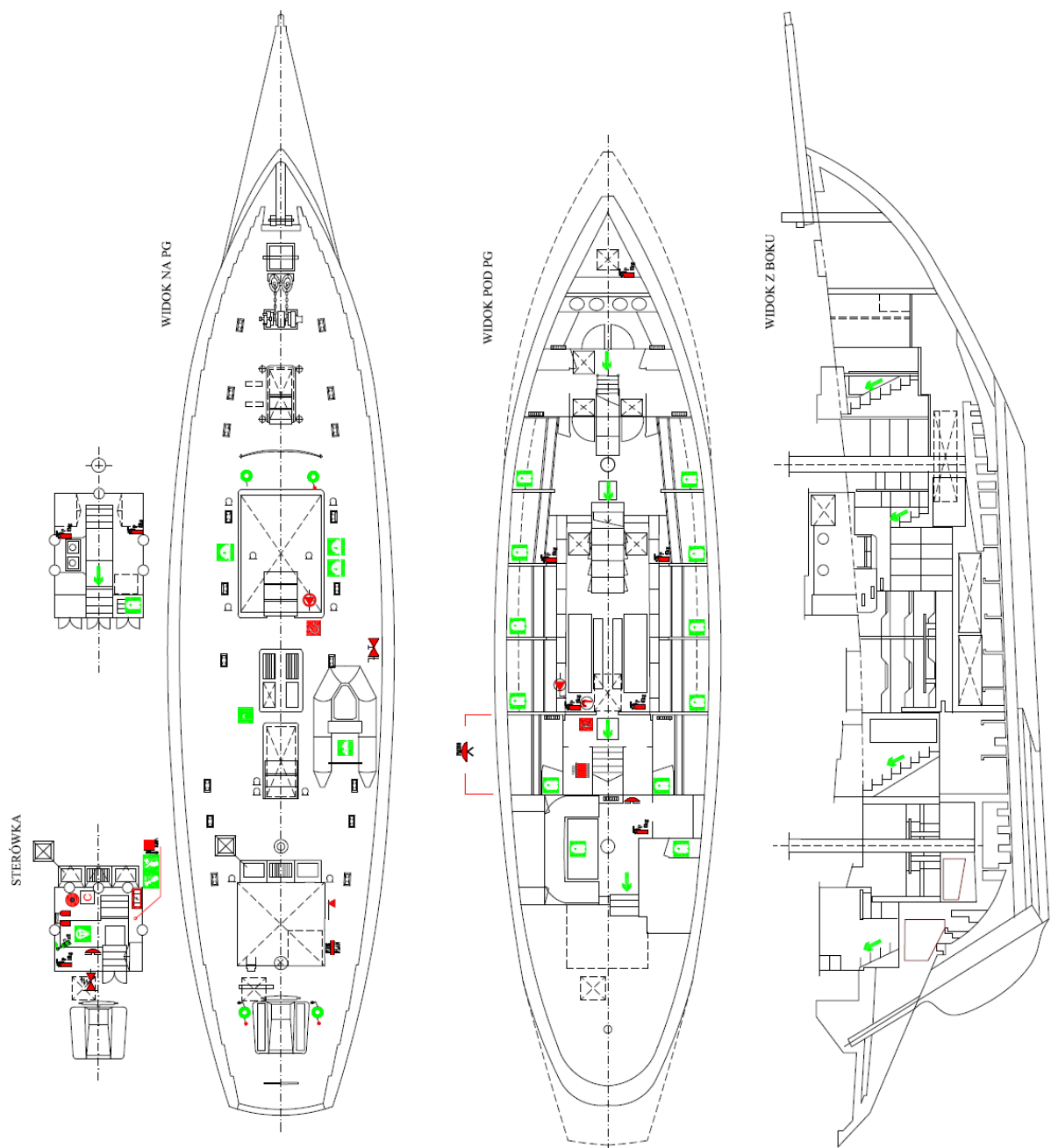
1. zakoplować (zasprzęglić) windę kotwiczną i zabezpieczyć wkładając zawleczkę
2. umieścić handszpaki w otworach windy kotwicznej
3. wybierać łańcuch kotwiczny kręcąc handszpakami w prawo i układać go w komorze
4. myć na bieżąco łańcuch kotwiczny używając węża ppoż.
5. wyciągnąć bosakiem linę pomocniczą
6. przymocować fał kliwra do ucha liny pomocniczej
7. wybierać fał kliwra, ustawiając kotwicę na nadburciu
8. zabezpieczyć łańcuch kotwiczny hakiem do kotbelki
9. zamocować kotwicę krawatami do nadburcia
10. zdjąć fał kliwra z liny pomocniczej
11. zdemontować poprzeczkę kotwicy
12. zabezpieczyć windę kotwiczną zapadką (klinem)
13. napiąć łańcuch kotwiczny i zabezpieczyć go łapą
15. zdemontować i schować do forpiku handszpaki
16. zdjąć znak dzienny / światło kotwiczne

Wyposażenie nawigacyjne i komunikacyjne

- papierowe mapy akwenu, na którym nawiguje statek
- pomoce nawigacyjne (locje, spisy świateł, spisy radiostacji nautycznych itp.)
- sekstant i chronometr
- namiernik kompasowy
- stacja nawigacyjna SIMRAD NSE12
- odbiornik GPS
- AIS COMAR CSB200
- echosonda Airmar B744V
- radar SIMRAD DX64, ploter JRC JMA-3300
- NAVTEX Furuno NX-300D
- radiotelefon UKF z DSC (stacjonarny) iCom IC-M505
- interkom morski Standard Horizon VLH-3000A
- wiatromierz SIMRAD IS20 Wind
- 3 x przenośny radiotelefon UKF ICOM IC-M33
- tyfon Raymarine Ray 430
- telefon satelitarny Iridium
- radiopława awaryjna EPIRB
- transponder radarowy (SART)

Wypożenie ratunkowe i przeciwpozarowe

32	Miejsce zbiórki Mustering station		36	Pasy ratunkowe Life jacket	
31	Lódz ratownicza Rescue boat		27	Kolo ratunkowe z plawką swietlna-dymna Life buoy with line and smoke	
30	VHF-przenośne Portable VHF		26	Kolo ratunkowe z linką Life buoy with line	
29	EPIRB EPIRB		25	Trawa ratunkowa 12 os. Life raft 12 pers.	
28	SART SART		24	Kolo ratunkowe z plawką swietlną Life buoy with light	
27	Pasy ratunkowe Life jacket		23	Proteśnik Distress signal	
26	Kolo ratunkowe z plawką swietlna-dymna Life buoy with line and smoke		22	Zbiornik paliwa lub oleju Fuel or oil tank	
25	Kolo ratunkowe z linką Life buoy with line		21	Złahne sterowanie pomp poźnicznych Remote controlled fire pumps	
24	Trawa ratunkowa 12 os. Life raft 12 pers.		20	Złahne odcinanie zaworów paliwa Remote closing fuel valves	
23	Kolo ratunkowe z plawką swietlną Life buoy with light		19	Topór strażacki Fireman's axe	
22	Proteśnik Distress signal		18	Przyeiek alarmowy Push-button switch for fire alarm	
21	Zbiornik paliwa lub oleju Fuel or oil tank		17	Dzwonek alarmowy Bell fire alarm	
20	Złahne sterowanie pomp poźnicznych Remote controlled fire pumps		16	Awaryjna pompa poźarowa Emergency fire pump	
19	Złahne odcinanie zaworów paliwa Remote closing fuel valves		15	Pompa poźarowa zenzowa Fire and bilge pump	
18	Topór strażacki Fireman's axe		14	Bateria batii FM 200 FM 200 battery	
17	Przyeiek alarmowy Push-button switch for fire alarm		13	Uruchamianie instalacji FM 200 FM 200 release station	
16	Dzwonek alarmowy Bell fire alarm		12	Rejon chroniony przez instal. FM 200 Space protected by FM 200	
15	Awaryjna pompa poźarowa Emergency fire pump		11	Gaśnica proszkowa 6kg ABC Powder fire extinguisher 6kg ABC	
14	Pompa poźarowa zenzowa Fire and bilge pump		10	Gaśnica proszkowa 2kg ABC Powder fire extinguisher 2kg ABC	
13	Bateria batii FM 200 FM 200 battery		9	Wiz z przygotowaną uniwersalną Hose box with spray/jet fire nozzle	
12	Uruchamianie instalacji FM 200 FM 200 release station		8	Zawór hydrantowy dla inst. gaśn. Fire main with fire valves	
11	Rejon chroniony przez instal. FM 200 Space protected by FM 200		7	Awaryjna tablica rozdzielcza Emergency switchboard	
10	Gaśnica proszkowa 6kg ABC Powder fire extinguisher 6kg ABC		6	Postawek dowodzenia Control station	
9	Gaśnica proszkowa 2kg ABC Powder fire extinguisher 2kg ABC		5	Koc gasniczy Fire blanket	
8	Wiz z przygotowaną uniwersalną Hose box with spray/jet fire nozzle		4	Detektor dymu Smoke detector	
7	Zawór hydrantowy dla inst. gaśn. Fire main with fire valves		3	Główny kierunek ewakuacji Primary means of escape	
6	Awaryjna tablica rozdzielcza Emergency switchboard		2	Plan ochrony ppoż w pojemniku Fire control plan	
5	Postawek dowodzenia Control station		1	Znaczenie symbolu Symbol	
4	Koc gasniczy Fire blanket			Ilość	



Wyposażenie ratunkowe:

- 3 x 12 osobowe tratwy ratunkowe SOLAS A-pack (boczne ściany nadbudówki kambuzowej)
- 2 koła ratunkowe z pływającą linką (przednia ściana nadbudówki kambuzowej)
- 2 koła ratunkowe zaopatrzone w pławki świetlno-dymne (boczne ściany maszynki sterowej)
- łódź ratownicza pneumatyczna z silnikiem 35 KM (śródookręcie, prawa burta)
- pasy ratunkowe i pneumatyczne kamizelki asekuracyjne (na każdej koi)
- środki pirotechniczne (kabina nawigacyjna)
- wyrzutnia linki ratunkowej (kabina nawigacyjna)

Wyposażenie przeciwpożarowe:

- gaśnice proszkowe ABC (forpik, kambuz, mesa załogowa, mesa oficerska, kabina nawigacyjna, siłownia)
- gaśnica proszkowa ABF (kambuz)
- koce gaśnicze (kambuz, siłownia)
- system gaszenia siłowni (sterowanie w kabinie nawigacyjnej)
- pompa ochrony P-POŻ (wylot wody – śródookręcie, prawa burta)

Ceremoniał morski

- jacht stojący w porcie lub na kotwicy nosi banderę na flagsztoku od godziny 0800 czasu lokalnego do zachodu słońca,
- jacht będący w morzu nosi banderę niezależnie od pory dnia. Gdy idzie na silniku, banderę nosi na flagsztoku, gdy pod żaglami pod pikiem gafla bezanmasztu.
- na obcych wodach terytorialnych i w porcie obcego państwa podnosi się flagę tego państwa pod prawym salingiem grotmasztu,
- zbiórka do podniesienia bandery zaczyna się codziennie o 0755 na pokładzie rufowym,
- bandera powinna być obsługiwana przez dwóch żeglarzy; przy podnoszeniu i opuszczaniu bandera nie może dotykać pokładu,
- podnoszenie bandery odbywa się punktualnie o godzinie 0800 na komendę członka załogi stałej. Ustala się następujące komendy: „baczość, na banderę patrz, banderę podnieść”, następnie po podniesieniu bandery następuje komenda „spocznij”. Podczas podnoszenia bandery wyznaczony załogant wybija szklanki dzwonem okrętowym. Bandera rusza w górę wraz z pierwszą szklanką, a jest postawiona jednocześnie z wybiciem ostatniej szklanki. Po podniesieniu załoganci wyznaczeni do bandery i dzwonu wracają do reszty załogi. W czasie zbiórki kapitan podsumowuje najważniejsze wydarzenia poprzedniego dnia i omawia plan dnia bieżącego.
- opuszczenie bandery odbywa się bez zbiórki przed dwóch wyznaczonych żeglarzy, po opuszczeniu bandera powinna być starannie zwinięta i schowana w odpowiednim miejscu w kabinie nawigacyjnej,
- salut banderą odbywa się na komendę kapitana lub innego członka załogi stałej; polega na opuszczeniu bandery do połowy wysokości gafla lub flagsztoku i podniesieniu jej w marszowe miejsce, ale dopiero po odpowiedzi salutowanej jednostki polegającej na opuszczeniu swojej bandery do połowy i szybkim jej podniesieniu. Banderą salutuje się przede wszystkim: okrętom wojennym niezależnie od przynależności państwowej, statkom ratowniczym z krzyżem maltańskim na burcie oraz Pomnikowi Obrońców Wybrzeża na półwyspie Westerplatte w Gdańsku.
- w razie ogłoszenia żałoby na jachcie lub w porcie, bandera zostaje opuszczona do połowy. Jeśli żałoba trwa dłuższy czas, banderę podnosi się do szczytu, a następnie opuszcza do połowy.
- podczas świąt państwowych i innych szczególnych okazji na jachcie stawia się galę flagową złożoną z flag MKS. Wielką galę flagową stawia się w osi symetrii jachtu od dziobu do rufy

przez topy masztów (tylko w porcie i na kotwicy), a małą gałę flagową stawia się od prawej burty przez top grotmasztu do lewej burty (tylko podczas płynięcia na silniku).

- w trakcie żeglugi wachta nawigacyjna bije szklanki, wyznaczając upływ czasu. W trakcie ciszy nocnej, zamiast szklanek, wybijane są klangi (ciche szklanki).
- w chwili wpłynięcia na wody terytorialne obcego państwa (12 Mm od brzegu), podnosi się jego flagę narodową pod prawym salingiem grotmasztu. Proporce osobiste lub klubowe podnoszone są pod lewym salingiem grotmasztu.

Załączniki







Sygnały dźwiękowe

- – dźwięk krótki trwający ok. 1 sekundy
- – dźwięk długi trwający od 4 do 6 sekund

Sygnały dźwiękowe przy dobrej widzialności

- Zmieniam kurs w prawo
- Zmieniam kurs w lewo
- Daję bieg wstecz
- Nie rozumiem waszych zamiarów lub działań. Mam wątpliwości, czy podejmujecie wystarczające działanie dla uniknięcia zderzenia
- Zbliżam się do zakrętu lub obszaru, gdzie inne statki mogą być zasłonięte
- — ● Zamierzam was wyprzedzić wzdłuż waszej prawej burty
- — ●● Zamierzam was wyprzedzić wzdłuż waszej lewej burty
- ● — ● Zgadzam się na takie wyprzedzanie i działam, aby przejście było bezpieczne
- Inny sygnał Uwaga!

Sygnaly dźwiękowe przy ograniczonej widzialności

—	Statek o napędzie mechanicznym posuwający się po wodzie
— • •	Statek nie odpowiadający za swoje ruchy
	Statek o ograniczonej zdolności manewrowej
	Statek ograniczony swoim zanurzeniem
	Statek zajęty połowem
	Statek żaglowy
	Statek holujący lub pchający
— • • •	Statek holowany
— • • • •	Statek pełniący służbę pilotową posuwający się po wodzie
— —	Statek o napędzie mechanicznym w drodze, lecz nie posuwający się po wodzie
— — • • • •	Statek pełniący służbę pilotową w drodze, lecz nie posuwający się po wodzie
	Statek stojący na kotwicy
	Statek o długości większej niż 100 m pełniący służbę pilotową, stojący na kotwicy
	Statek pełniący służbę pilotową, stojący na kotwicy
	Statek o długości większej niż 100 m pełniący służbę pilotową, stojący na kotwicy
	Statek stojący na mieliźnie
	Statek o długości większej niż 100 m stojący na mieliźnie
• — •	Statek stojący na kotwicy ostrzegający o swojej pozycji
Inny sygnał	Statek o długości mniejszej niż 12 m

Światła i znaki dzienne statków

Prawidło / statek	Lewa burta	Prawa burta	Dziób	Znak dzienny	Sygnal
Prawidło 23 Statek o napędzie mechanicznym					
Prawidło 25 Statek o napędzie żaglowym					
Prawidło 26 Statek zajęty połowem – trałujący					
Prawidło 26 Statek zajęty połowem – inny niż trałujący					
Prawidło 27 Statek nie odpowiadający za swoje ruchy					
Prawidło 27 i.w. posuwający się po wodzie					
Prawidło 27 Statek o ograniczonej zdolności manewrowej					
Prawidło 28 Statek ograniczony swoim zanurzeniem					
Prawidło 29 Pilot					
Prawidło 30 Statek na kotwicy					
Prawidło 30 Statek na mieliznie					
Holujący <50m, zestaw <200m					
Holujący >50m, zestaw >200m					
Trahlujący miny / prace podwodne					
Nurek					

Słowniczek skrótów stosowanych w nawigacji

- COG – Course Over Ground (Kąt drogi nad dnem)
- SOG – Speed Over Ground (Prędkość nad dnem)
- TWA – True Wind Angle (Kąt wiatru rzeczywistego)
- TWS – True Wind Speed (Prędkość wiatru rzeczywistego)
- TWD – True Wind Direction (Kierunek wiatru rzeczywistego)
- AWA – Apparent Wind Angle (Kąt wiatru pozornego)
- AWS – Apparent Wind Speed (Prędkość wiatru pozornego)
- DPT – Depth (Głębokość)
- BRG – Bearing (Namiar)
- RNG – Range (Zakres, zasięg)
- BTW – Bearing To Waypoint (Namiar na punkt drogi)
- DTW – Distance To Waypoint (Odległość do punktu drogi)
- TTG – Time To Go (Czas do osiągnięcia punktu drogi)
- XTE – Cross Track Error (Błąd zejścia z kursu)
- ETA – Estimated Time to Arrival (Szacowany czas przybycia do celu)
- DTA – Distance To Arrival (Pozostała odległość do celu)
- TTA – Time To Arrival (Pozostały czas do celu)
- nCTS – Next Course To Steer (Następny kąt drogi nad dnem do kolejnego punktu drogi)
- HTS – Heading To Steer (Kurs na ster – kąt drogi do punktu drogi)
- VMC – Velocity Made Clear (Czysta prędkość na punkt drogi)
- VMG – Velocity Made Good (Czysta prędkość na punkt drogi)
- SST – Sea Surface Temperature (Temperatura powierzchni morza)
- EBL – Electronic Bearing Line (Elektroniczna linia namiarowa)
- VRM – Variable Range Marker (Namiar odległościowy na echo)
- UKC – Under Keel Clearance (Głębokość pod kilem)
- DST – Distance (Odległość)
- DTG – Distance To Go (Pozostała odległość do przepłynięcia)
- DFS – Distance From Shore (Odległość od brzegu)
- WPT – Waypoint (Punkt drogi)
- VTS – Vessel Traffic Service (Służba kontroli ruchu statków)
- TSS – Traffic Separation Scheme (System rozgraniczenia ruchu)
- ITZ – Inshore Traffic Zone (Strefa ruchu przybrzeżnego)
- DWR – Deep Water Route (Tor głębokowodny)
- CPA – Closest Point of Approach (Najbliższy punkt zbliżenia)
- TCPA – Time to Closest Point of Approach (Czas do najbliższego punktu zbliżenia)

Codziennie sprzątanie statku

Codziennie sprzątanie statku odbywa się rano, w trakcie „happy hour”, między 0830 a 0930. W zależności od warunków pogodowych oraz potrzeb wykonywane są czynności z poniższej listy.

- Opróżnienie koszy na śmieci z zachowaniem segregacji odpadów (papier, metal i plastik, szkło, biologiczne, zmieszane) i umieszczenie ich w zbiorczym worku na śmieci w achterpiku (gdy statek jest w morzu) lub pod pontonem (gdy statek stoi w porcie).
- Mycie kingstonów i pomieszczeń z prysznicami. Detergenty znajdują się w szafkach w toaletach.
- Odkurzanie wszystkich przestrzeni pod pokładem. Odkurzacz wraz z przedłużaczem znajduje się w pomieszczeniu na dziobie, pomiędzy prysznicami a kingstonem, na prawej burcie.
- Mycie gretingów oraz zejściówek. Wiadro z mopem znajduje się w pomieszczeniu z prysznicami.
- Płukanie lub mycie pokładu. Pokład myty jest pod dowództwem bosmana, przy pomocy wody z pompy pożarowej.

Końcowe sprzątanie statku

Końcowe sprzątanie statku odbywa się ostatniego dnia rejsu. Starszy każdej wachty jest odpowiedzialny za sprzątanie konkretnej części statku.

- Wachta kambuzowa sprząta kambuz. Myje lodówkę, piekarnik, kuchenkę, palnik gazowy, wnętrza szafek, jaskółki, przestrzenie za piekarnikiem i palnikiem, gretingi z obu stron i przestrzeń pod gretingami.

Pozostałe wachty dzielą pomiędzy siebie sprzątanie przestrzeni wewnątrz statku.

- Jedna wachta sprząta łazienki i kingstony.
- Druga wachta pomaga wachcie kambuzowej w sprzątaniu szafek z prowiantem (wyjąć prowiant, umyć szafki w środku oraz półki, zasztauować prowiant), lodówki pod zejściówką (wyjąć prowiant, umyć lodówkę w środku, zasztauować prowiant) oraz koszy z warzywami i owocami.
- Trzecia wachta odkurza statek oraz pomaga załodze odkurzyć materace i przestrzenie na kojach pod materacami, a na koniec myje podłogi.

Zasady komunikacji radiowej

W trakcie żeglugi utrzymywany jest stały nasłuch na kanale 16 VHF. Służy on do wywoływania statków oraz stacji brzegowych. Po nawiązaniu łączności jest ona przenoszona na inny kanał, by nie blokować kanału 16. W przypadku wychodzenia z portu Gdańsk, komunikacja odbywa się na kanale 14 VHF i wygląda następująco:

Generał Zaruski (stacja wywołująca): Kapitanat Portu Gdańsk, Generał Zaruski

Kapitanat (stacja wywoływana): Generał Zaruski, Kapitanat słucham

Generał Zaruski: Generał Zaruski spod Muzeum Morskiego w rejs zatokowy, 25 osób na pokładzie

Kapitanat: Proszę bardzo.

W przypadku wchodzenia do portu Gdańsk, komunikacja odbywa się na kanale 14 VHF i wygląda następująco:

Generał Zaruski (stacja wywołująca): Kapitanat Portu Gdańsk, Generał Zaruski

Kapitanat (stacja wywoływana): Generał Zaruski, Kapitanat słucham

Generał Zaruski: Generał Zaruski, pod Muzeum, 25 osób na pokładzie, ostatni port to Hel

Kapitanat: Generał Zaruski, proszę bardzo.

W trakcie wchodzenia do Gdańska, dobrą praktyką jest zgłosić mijanie Polskiego Haka, gdyż tam droga wodna się zwęża.

Generał Zaruski: Generał Zaruski przy Polskim Haku, w stronę kładki, na miejsce pod muzeum.

Kurtuazyjnie, można zameldować Kapitanatowi koniec manewrów.

Generał Zaruski: Kapitanat, Generał Zaruski na mocno pod Muzeum.

